de ces services consistent notamment à fournir des renseignements opérationnels aux équipages de conduite, à les aider dans la préparation des vols, à vérifier que les vols sont préparés conformément aux dispositions fixées par la règlementation en vigueur et par les manuels d'exploitation.

Art. 18. — L'exploitant établira à titre de guide à l'usage du personnel un manuel d'exploitation qui sera défini par instruction ministérielle. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou revisé suivant les besoins de manière à être tenu constamment à jour.

Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser ce manuel.

Art. 19. — L'exploitant instituera un système de vérification à l'usage de l'equipage de conduite avant le décollage, au décollage, en vol, à l'atterrissage et en cas d'urgence afin que les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'exploitation et dans le manuel de vol de l'avion ou dans tout autre document annexe au certificat de navigabilité soient fidèlement respectées.

Art. 20. — L'exploitant doit établir une méthode de calcul pour déterminer les altitudes minima de sécurité à respecter durant les vols. A défaut d'une telle méthode, l'exploitant doit fixer les altitudes minima de sécurité pour chaque route parcourue.

Dans tous les cas, la méthode de calcul des altitudes minima de sécurité ou les altitudes fixées par l'exploitant doivent être approuvées par l'Etat dont le territoire est survolé et par les autorités algériennes qualifiées.

Art. 21. — L'exploitant fixera des minima opérationnels d'utilisation des aérodromes pour chacun des aérodromes qui doivent être utilisés par ses services. Ces minima ne seront en aucun cas inférieurs à ceux établis pour ces aérodromes par l'Etat sur le territoire duquel est situé l'aérodrome sauf s'ils ont été expressément approuvés par cet Etat.

Un arrêté du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports précisera la règlementation concernant les minima opérationnels.

Art. 22. — Aucun vol ne sera entrepris avant que le pilote commandant de bord n'ait vérifié :

a) que l'aéronef est en bon état de service ;

b) que l'aéronef est doté des instruments et de l'équipement prescrits pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;

c) que le poids de carburant permet d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

d) que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité du vol ;

e) que les limites d'emploi peuvent être respectées au cours du vol considéré.

Art. 23. — Pour chaque vol prévu il sera établi un « plan de vol exploitation » indiquant que le vol peut être effectué avec sécurité et que les règles relatives aux conditions météorologiques et aux réserves de carburant seront respectées. Ce plan de vol sera approuvé et signé par le pilote commandant de bord et remis à l'exploitant, à son agent ou aux autorités compétentes de l'aérodrome.

Toutefois, dans le cas de l'exploitation de certains parcours, sur de courtes ou de moyennes distances ce plan de vol pourra être remplacé par des données prédéterminées qui figureront dans le manuel d'exploitation.

Un aérodrome de dégagement au moins sera indiqué dans le plan de vol lorsqu'une partie importante du vol devra être effectuée dans des conditions météorologiques qui nécessitent l'application des règles de vol aux instruments sauf dans le cas où l'aérodrome d'atterrissage prévu est isolé et où on ne dispose pas d'aérodrome de dégagement utilisable.

Art. 24. — Un vol ne sera entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'aéronef emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité.

Le manuel d'exploitation précisera les règles applicables à la détermination des quantités de carburant minimum à emporter. Ces dispositions seront approuvées par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports.

CHAPITRE VI

Entretien

Art. 25. — Les dispositions du présent chapitre fixent les règles générales à respecter pour assurer l'entretien des aéronefs et leur maintien en parfait état de service. L'exploitant peut, soit mettre en place lui-même les services d'entretien nécessaires, soit s'adresser à des établissements qualifiés.

Les modalités d'application des présentes règles seront fixées par instructions ministérielles.

Art. 26. — L'organisation, les méthodes et les moyens des services d'entretien doivent être approuvés par le ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports Ces services doivent comprendre un personnel expérimenté, des ateliers, des installations et des équipements appropriés. De plus, le ou les responsables techniques de l'entretien doivent être nommément désignés par l'exploitant.

Art. 27. — Les services d'entretien doivent comprendre un service de contrôle destiné à garantir que les opérations d'entretien et de révision, les modifications et réparations effectuées sur les aéronefs sont accomplies conformément aux méthodes appropriées, prescrites au manuel d'entretien ou approuvées par les services ou organismes qualifiés.

Art. 28. — Le personnel d'entretien doit être instruit des méthodes d'entretien à appliquer, notamment lors de la mise en service d'équipements nouveaux ou avec lesquels il n'est pas familiarisé.

Art. 29. — Après chaque opération d'entretien, une fiche d'entretien doit être remplie et signée par les personnes habilitées à certifier que les travaux d'entretien ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux méthodes prescrites dans le manuel d'entretien.

CHAPITRE VII

Equipement radio de bord

Art. 30. — Les dispositions du présent chapitre fixent les règles générales à respecter en ce qui concerne l'équipement radioélectrique des aéronefs. Des arrêtés du ministre de la reconstruction, des travaux publics et des transports préciseront les caractéristiques techniques des matériels radioélectriques de bord et définiront le certificat d'exploitation de l'installation radioélectrique de bord.

Art. 31. — Les avions effectuant des vols conformément aux règles de vol à vue sur des routes où la navigation est effectuée uniquement à vue au moyen de repères au sol seront dotés d'un équipement radio permettant :

a) des communications bilatérales à une distance de 25 milles marins au moins avec le contrôle d'aérodrome de chaque aérodrome régulier sur lequel il est prévu un atterrissage ou un décollage lorsque cet aérodrome est pourvu d'un tel contrôle.

b) la réception à tout moment du vol des renseignements météorologiques.

Art. 32. — Les avions volant de nuit dans des conditions météorologiques de vol à vue seront dotés d'un équipement radio permettant à tout moment du vol des communications bilatérales avec une station aéronautique au moins.

Art. 33. — Les avions effectuant des vols, soit sur des routes où la navigation n'est pas ou ne peut être effectuée à vue au moyen de repères ou soit conformément aux règles de vol aux instruments seront dotés d'un équipement radio permettant :